

# L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

## e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

**ABBONAMENTI**

**ITALIA**

**ESTERO**

ANNO . . . . .  
SEMESTRE . . . . .  
TRIMESTRE . . . . .

10000  
5000  
3000

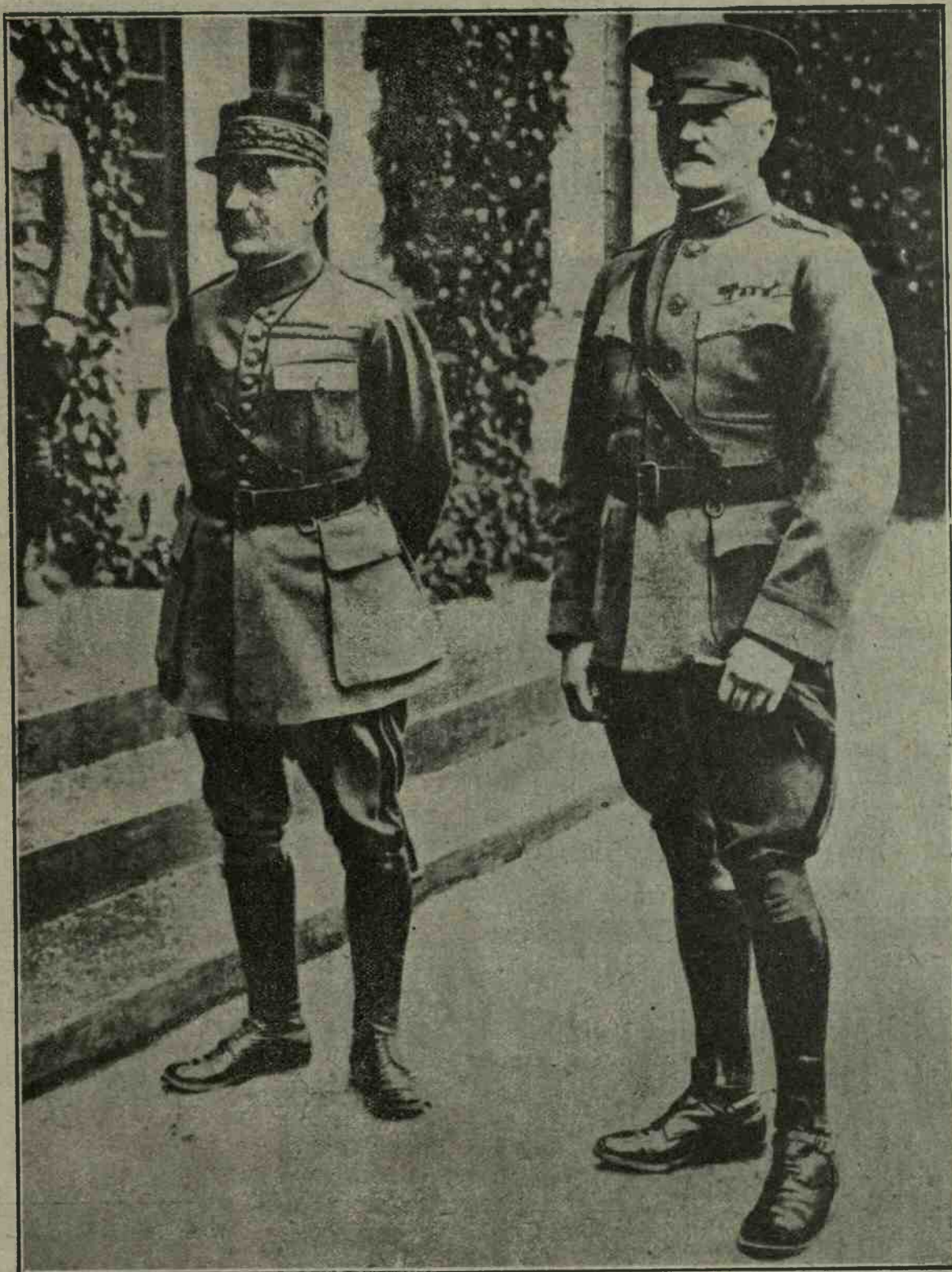
15000  
7500  
4500

**DIRETTORE**  
**GUSTAVO VERONA**

**Per inserzioni rivolgersi:**

o presso l'Amministrazione del Giornale in **TORINO**  
Via Davide Bertolotti, 3  
o presso l'Agenzia Italiana di Pubblicità in **MILANO**  
Via Romagnosi, 1

La copia cent. 10, arretrato 0.20



**I GENERALI DELLA GRANDE VITTORIA. — (A sinistra) Foch, (a destra) il Generale americano Pershing recentemente decorati dal Governo Francese.**

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

**TENDE DA  
CAMPO**

**COPERTONI  
IMPERMEABILI**



**ETTORE MORETTI - MILANO**  
FORD BONAPARTE 12

Le mie *Tende da Sport* si trovano pure in deposito a Torino presso:  
A. MARCHESI - Via S. Teresa, 1 - Piazzetta della Chiesa - Telefono 30-55.

Fornitori del R. Governo

**SOCIETÀ ITALO-ORIENTALE "EMAILLITE,"**

Stabilimento: BOVISIO - MOMBELLO

PRIMA FABBRICA ITALIANA

di

VERNICE

per

AEROPLANI



Agenzie:

ROMA

TORINO

VENEZIA

" EMAILLITE ,, intonaco speciale per aeroplani, dirigibili, motoscafi, ecc.

" EMAILLITE ,, lastre trasparenti, non infiammabili, di qualunque spessore e colore.

" EMAILLITE ,, Vernici speciali, antiruggini per metalli, - Vernici-smalti. - Vernici colorate, ecc.

Spazzole speciali per applicare l' " Emaillite ,,

Direzione ed Amministrazione:

**MILANO** - Via Monte di Pietà, 9

Telefono 12-53.

Telegrammi: EMAILLITE - Milano.

**Società Ceirano Automobili Torino**

Vetture da Turismo per il 1917

**12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP**

Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

**MOTORI D'AVIAZIONE**

Reparto vendita: TORINO - Via Madama Cristina, 66.

**PNEUMATICI FIRELLI**

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

**Gomme piene per Camions**

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio

**FABBRICA TORINESE**

**PNEUMATICI E RUOTE**

**PER AEROPLANI**

**G. DAMIANI**

TORINO

Via Belfiore, 50

**Fabbrica di Accumulatori Elettrici**  
per tutte le applicazioni



Società Anonima

**Giov. Henseberger**

Milano - Monza

**Esportazione in tutto il Mondo**

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.



Il direttore delle costruzioni navali Charles Parks.

Il miliardario pacifista Henry Ford.

Il Ministro della Guerra Baker.

Il Ministro della Marina Daniels.

Il Ministro delle Finanze Mac Adoo.

## I MIGLIORI COLLABORATORI DI WILSON

### Verso la meta.

Si ha questa impressione: un gigante, Wilson, con un piccone immenso brandito nella destra potentissima e guidato dall'occhio fervido e divino. Davanti, e sotto ai colpi di questo piccone, un mondo in isfacelo, la nostra vecchia Europa.

I colpi cadono, come preordinati dalla fatalità dei secoli, oggi alla destra, domani al centro, dopodomani alla sinistra. Dove una terra crolla — sotto il formidabile, irresistibile colpo — una folla di uomini nuovi, con in fronte la stella dell'ideale raggiunto, accorre a riedificare e riedifica, dalla base, tutto. L'elemento è quello, perchè la materia non si crea nè si distrugge, ma gli alchimisti insegnarono già da secoli che dal bruttume può uscirne il fulgido metallo che luce.

Che miracolo opererà questo piccone in questo vecchio mondo che non si decideva a mutare se non fosse sopravvenuto lo sfacelo e la distruzione?

Noi lo ignoriamo e lo ignoreremo fino alla vigilia del fatto compiuto. L'evoluzione si compie — fatalmente — prima che la mente ne presagisca la grandezza ed anche la finalità. Siamo come in un gabinetto di chimica nel quale i corpi si mescolino come sotto le dita di un mago formando combinazioni inattese, sviluppando energie inimmaginabili, operando veri miracoli di nuove creazioni.

Da una parte resistono ancora, e per giorni o per ore o soltanto per minuti, dei piccoli muriccioli che difendono le piccole cose vecchie, già premorte da molto e che parevano vive soltanto per l'abitudine nostra di crederle tali; dall'altra il piccone che non è vendicatore, non è sopraffattore, ma che è soltanto e giustamente distruttore, abbatte, distrugge, accumula la materia prima per la folla dei nuovi costruttori che si affretta a fondare la nuova esistenza armonica della grande famiglia umana.

Beati quelli tra i giovani che vivranno per gli

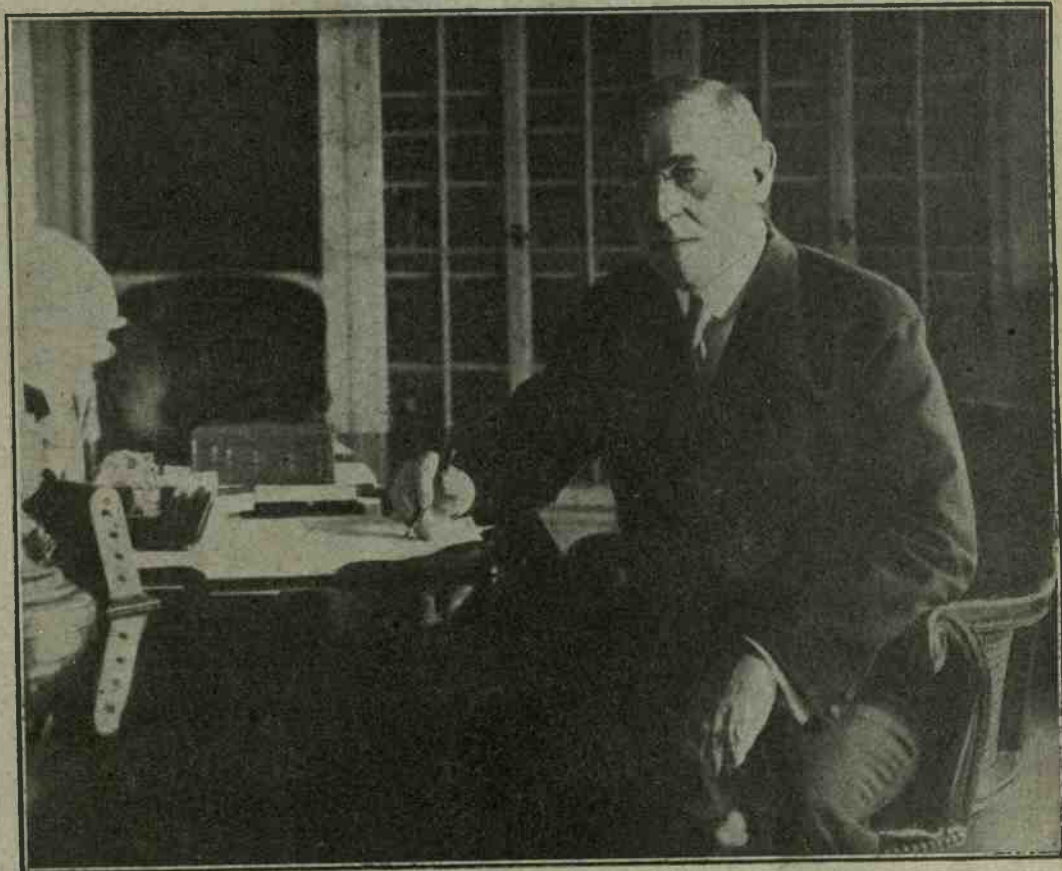
anni a venire, essi godranno di questa opera grande che si va costruendo e godranno molto di più di quelli che dopo di essi verranno, perchè l'avranno vista a costruire, ma più beati ancora quegli uomini che vissero nella miseria delle vecchie cose, che concorsero a che esse fossero distrutte e le nuove videro sorgere dalle macerie di tanta bruttezza...

Questi pochi beati dovranno raccontare ai giovani come sia grande e fruttifero il lavoro — sia pure e fatalmente crudele e carico di strazii, di lutti, di dolori tra i più acerbi — quando da esso sorgano quei benefici che cambiano il cammino dell'umanità.

Benedetta la mano e benedetto il piccone se dopo tanta rovina potrà finalmente la creatura umana sentirsi in un mondo di libertà e di giustizia. Attendiamolo, come lo sapemmo e volemmo acquistare con ogni nostro strazio, con ogni nostra lagrima, con la miglior parte di noi sacrificata, questo momento di gloria dell'umanità affrancata, liberata, ricreata; attendiamolo con quella stessa fede con la quale lo affrettammo e lo preparammo.

Da questo nostro secolo s'inizia il rispetto al nostro diritto alla vita di nomi! E sarà il secolo più grande nella storia del mondo.

Noi.



Il Presidente degli Stati Uniti, Wilson, nel suo studio di lavoro nella Casa Bianca.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).



**Gomme Plene**  
**WALTER MARTINY**  
per Autocarri.

**WALTER MARTINY** Industria Gomma

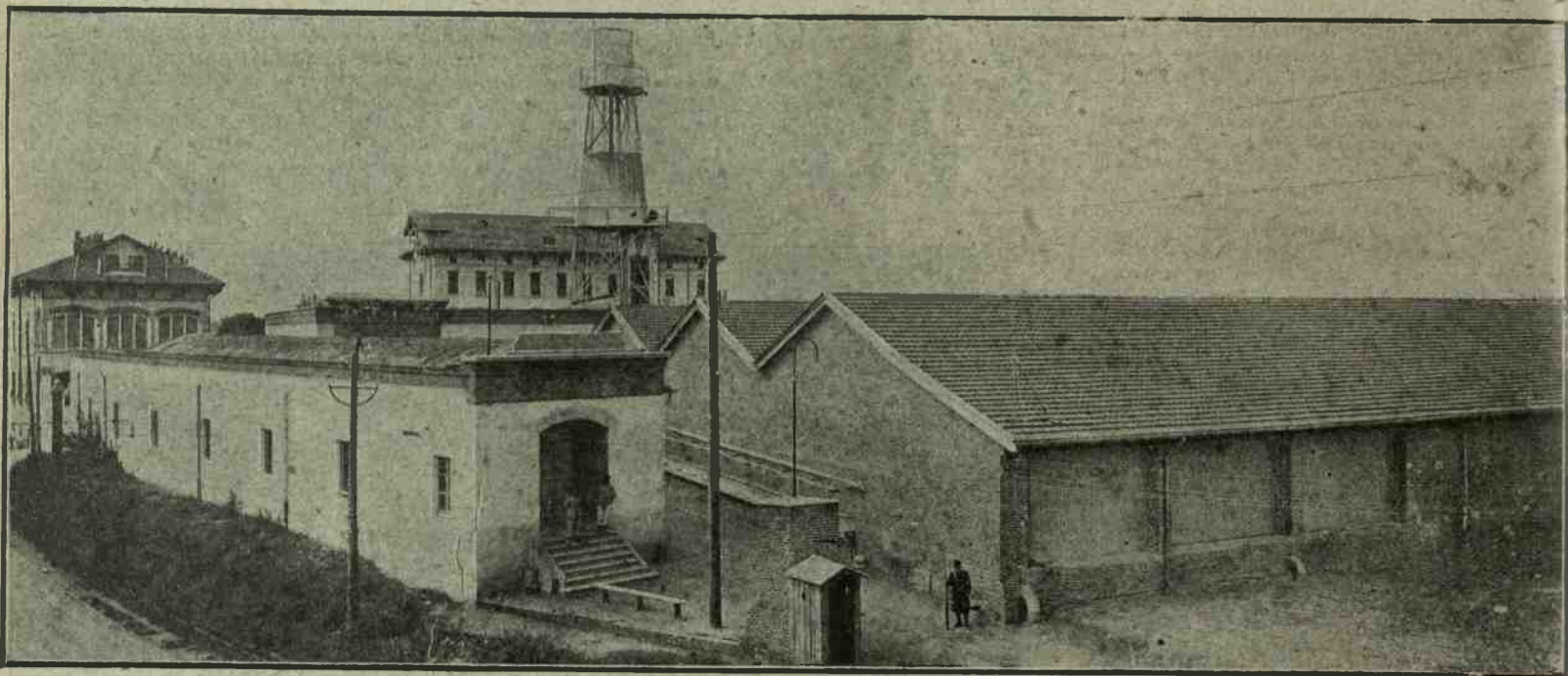
Società Anonima - Capitale sociale L. 12.000.000 inter. versato.

TORINO - Telefono 28-90

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO

# FABBRICA AEROPLANI AER

ORBASSANO (Torino).



Veduta degli Stabilimenti dell'AER.

*Con apparecchi costruiti dall'**AER**  
vennero battuti tutti i **records**  
mondiali d'altezza.*



Il Principe Ereditario, Umberto di Savoia. Il Commissario Generale degli Esploratori, Prof. Colombo. Il Comandante Bonaldi.



S. A. R. il Principe Pietro del Montenegro circondato dagli Ufficiali dei Giovani Esploratori.

## La morte del Commissario Generale del Corpo dei Giovani Esploratori.

Dopo breve e violenta malattia è morto in Bologna nell'età di 49 anni il prof. dott. comm. Carlo Colombo, il cui nome è intimamente legato

con la istituzione nazionale dei Giovani Esploratori italiani.

Egli, dopo un lavoro assiduo, intelligente e — soprattutto disinvolto — seppe risollevar l'istituzione dalla vita stentata in cui era caduta dopo i primi inizi, riuscendo, fra l'altro, a farla riconoscere siccome ente morale. Con la sua scomparsa il corpo nazionale dei Giovani Esploratori subisce una grave perdita.

Chi si contenta...

Un giornale tedesco di medicina si rallegra che, dal principio della guerra, in Germania nascono più maschi che femmine, e — « more germanico » — pretende di trovare in questa « proporzione » « un altro » segno della superiorità germanica. « In 15 anni

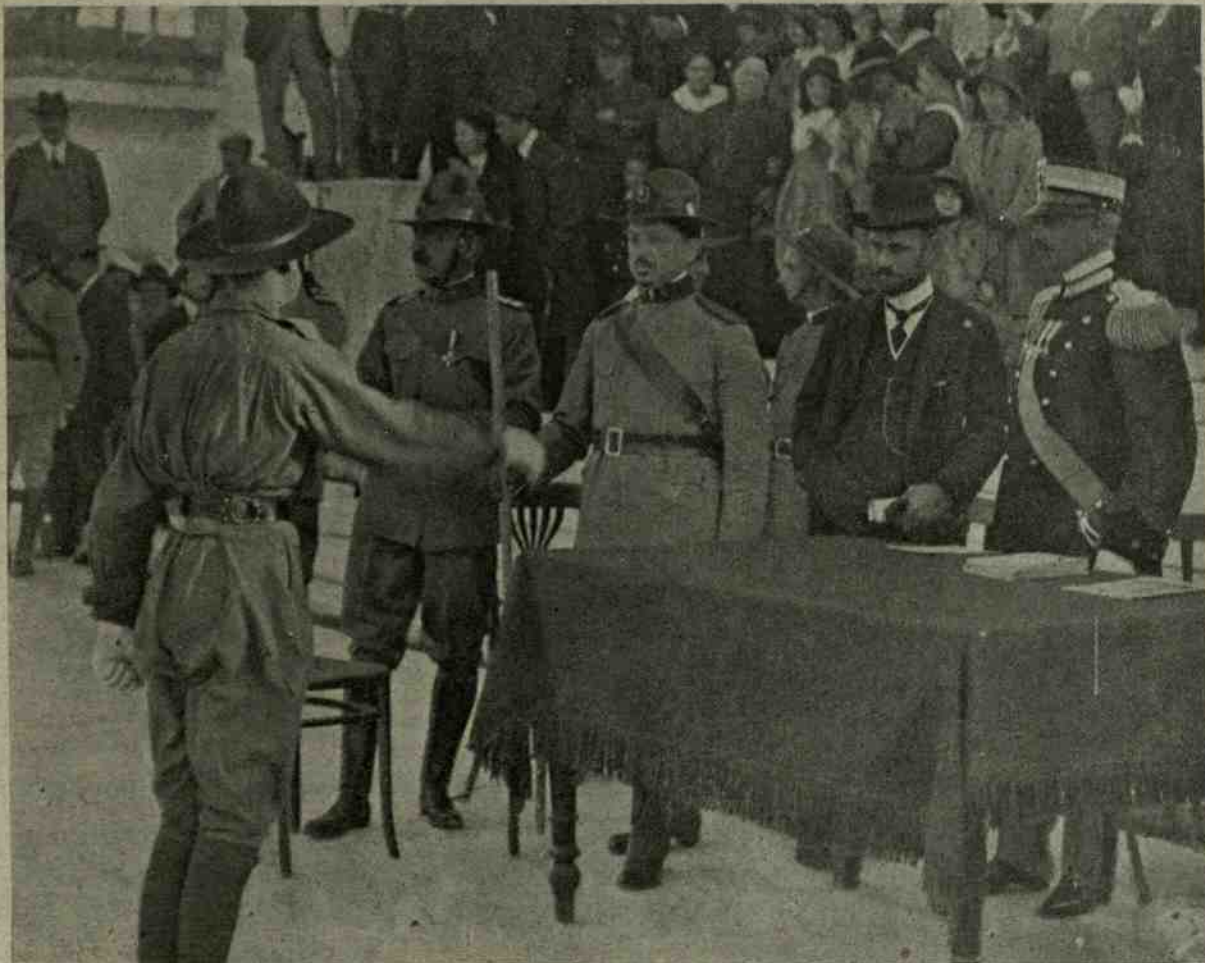
dal 1899 al 1913 si ebbero in Prussia 19.127.094 nascite, con una differenza tale tra il numero dei maschi e quello delle femmine da assicurare un beneficio di altri 558.326 futuri soldati ai Ludendorff futuri ». E conclude con orgoglio: « Questo non si è mai visto in Inghilterra! » « Gott straf England! ».

Questa noterella di statistica suggerisce al collaboratore medico del *Temps*, dott. Helme, un

interessante commento, nel quale, volendo fra l'altro dimostrare come non vi sia motivo di vantarsi della suddetta sproporzione, l'Helme dà conto d'una curiosa osservazione scientifica. — Si è notato — egli dice — da molto tempo che quanto più un paese, progredito nella civiltà, è sicuro dell'avvenire, tanto più aumenta in esso il numero delle donne, perchè, conformemente ai canoni della natura, la femmina sopra tutto è importante per la perpetuazione della specie.

Valga questo esempio tratto dal curioso mondo degli insetti. Se si prende un ramo di melo sul quale vivono i cinipi, singolari insetti che servono da vacche lattifere alle formiche, si osserva che nell'autunno inoltrato essi non producono più che maschi, probabilmente perchè la specie è destinata a sparire coi rigori dell'inverno.

Ma si portino questi stessi insetti in una sera calda bene illuminata, ed ecco che, ingannati dal luminoso tepore del luogo, essi crederanno tornata la primavera e si rimetteranno immediatamente a produrre le femmine per partenogenesi.



I Giovani Esploratori di Roma giurano dinanzi al Commissario Generale del Corpo Esploratori, comm. Colombo.

## PROGRAMMI EDUCATIVI

## I problemi del dopo-guerra

Lo "STADIUM", Torinese.

Sono voci senza fondamento? Sono parole but-tate giù per osservare quali impressioni esse suscitino nel pubblico? Non vogliamo indagare perchè nei fatti pratici della vita amiamo un poco tenerci lontani dalle inchieste... psicologiche. Si tratta in breve di questo: si dice, circola la voce, si susurra (adoperate la formula che più vi aggrada) che lo Stadium di Torino, quello che fu un'idea, poi una realtà... ed in ultimo un baraccone per i fuochi pirotecnici domenicali, debba essere abbattuto dopo la guerra e al posto delle sognate glorie... sportive dovranno sorgere altrettante ville e villini che farebbero magnifico pendant a quelle già sorte, ed in linea di costruzione nella vecchia Piazza d'armi. Oh! la povera vecchia Piazza d'armi, dove si giuocava così bene alle bocce ed al foot-ball... senza società federate! E dove si andrà a raccogliere ora quella povera gente desiderosa di far del moto e dello sport? Ma non oltrepassiamo gli argomenti e prendiamo per ordine, magari sulle basi di semplici congetture.

Dunque lo Stadium, che tanto costò al Comune, ai soci azionisti, e tanto fece sudare gli amministratori che non seppero a chi altri ricorrere per far qualche soldino onde non aumentare le sempre crescenti passività, minaccia di diventare una cosa morta, un pallido ricordo, una sfumatura poetico-sportiva che sarà nelle nostre menti come il ricordo di una gradassata che abbiamo fatto quando non si doveva farlo, di uno sforzo fatto senza mettere i conti sulla carta, di un sogno malamente sognato e peggio ancora voluto realizzare.

Di chi la colpa? Mah! perchè rimetterci a far le solite prediche con l'elenco lunghissimo degli eterni rimproveri? Il mondo è carico di errori, e benedetti quelli che non hanno conseguenze tristi, come è appunto questo povero Stadium torinese che ha avuto il solo torto di spillare qualche quattrinello dalla saccoccia degli azionisti. I quali, d'altra parte, si sono goduti i fuochi pirotecnici e le bighe... e non ci hanno rimesso tutto.

Non lamentiamoci adunque di quello che è stato perchè la colpa in cose come questa è un po' di tutti, e col rimproverarci l'un con l'altro non arriveremmo mai ad intenderci. Quando la casa piglia fuoco l'unico modo di non farla rovinar tutta è quello di aiutare i pompieri — se sono accorsi — a spegnere il fuoco, o ad anticiparne l'opera.

E' bene che lo Stadium sia raso al suolo — con le nostre lacrime scorrenti a fiumi come i nostri rimpianti che scaveranno un solco profondo nell'animo nostro sportivamente addolorato — o si può fare in modo che ciò non avvenga e che esso subisca una tale profonda trasformazione da soddisfare in qualche modo le nostre aspirazioni, i nostri ideali?

Noi possiamo qui riportare un nostro desiderio, formulare un nostro programma, esprimere un nostro parere, ma se il Comune e la Società dello



L'italiano Bonini che a Roma vince l'Handicap podistico di 800 metri e nella riunione di Parigi riesce 3° nella Corsa Internazionale di 3000 metri.  
(Fot. Morano-Pisculli - Roma).

Stadium hanno già stabilito il delenda carthago non ci resta che a cambiar rotta ed a cercare altrove il soddisfacimento dei nostri ideali igienico-sportivi.

A Torino non abbiamo ancora delle società

sportive veramente tali, ma semplicemente dei piccoli circoli di amici, di entusiasti i quali in male adatti locali, o sulla strada semplicemente, esplicano dei tistici programmi di avvenimenti che si susseguono di stagione in stagione come la pioggia ed il bel tempo.

Le società sportive devono avere due cose per essere tali: il locale ed i soci. Questi vengono per conseguenza, dopo quello, ed in proporzione diretta avviene che più adatto è il locale più numeroso è il numero dei soci.

Se a Torino avessimo la possibilità di ottenere dei locali adatti agli sports, tanto estivi quanto invernali, noi vedremmo centuplicare le vere società sportive ed aumentare in modo tale i soci di esse da formare un vero popolo sportivo, come desideriamo e dobbiamo desiderar tutti, se non



Saem (belga) che nella grande riunione di Roma ha vinto l'Handicap podistico di 400 metri.  
(Fot. Morano-Pisculli - Roma).

## SPORTSMEN !...

adoperate le

## LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE  
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA  
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

# Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.

# L'Esercito Italiano per la Vittoria finale.

sono soltanto chiacchiere quella tale rigenerazione fisica che ci si va predicando da anni ed anni ed in tutti i toni, e da tutti i pulpiti vecchi e nuovi.

Ed eccoci alla nostra proposta: noi vorremmo che lo Stadium non fosse abbattuto. Ormai di palazzine pare che a Torino ce ne siano un po' troppe. Forse faremmo tanto di cappello se ci si parlasse di costruzione di case a buon mercato, ma non raffazzonate senza principio di igiene e di comodità, ma in questo secondo caso dello spazio se ne trova anche altrove senza che si debba per forza usufruire di quello occupato dallo Stadium.

Dunque noi ameremmo che esso fosse mantenuto e trasformato.

Sì, principalmente trasformato. Lasciamo star la linea Grecia e l'antica Roma nei libri e nei musei, noi siamo nel mondo nuovo ed esso va modellato sui nuovi bisogni e sui nuovi ideali, come sulle nuove necessità.

Lo Stadium dovrebbe poter contenere nei suoi spazi periferici, adattati tutti a seconda delle richieste, locali di società sportive, le quali negli spazi chiusi avrebbero sedi per l'amministrazione, per le sale di scherma invernali, per le palestre coperte, ecc. e nel centro, nel campo di giuoco — che potrebbe restare come è ora salvo poche modificazioni — le diverse piste e gli adattamenti per vasche da nuoto, foot-ball, base-ball, ecc. Questo, in linee generali il nostro progetto, il nostro disegno, diciamo così, edilizio, costruttivo; in quanto al progetto finanziario non possiamo formularlo perchè ci mancano tutti i dati occorrenti, ma in esso dovrebbero entrare come coefficienti principali, indispensabili, due fattori che sembrano morali ma che nella fattispecie diventano semplicemente materiali, e sono: la buona volontà ed il completo disinteresse dei due maggiori interessati nella faccenda amministrativa dello Stadium e che sono: il Comune di Torino e la Società dello Stadium.

Si tratta di un'opera buona e sana, di un'opera che è bella esteticamente... e moralmente. Dobbiamo creare a Torino una vita di igiene e di

sport e se partissimo da questo principio, quale è quello dell'adattamento dello Stadium, avremmo già metà dell'opera portata a compimento.

E se si ama di concludere e si vuol discutere anche nei particolari il piano che qui abbiamo



Il Principe di Wied fra le truppe austriache. — A colloquio col Granduca Leopoldo. (Fot. Argus - lastre Tensi)

semplicemente abbozzato, noi siamo pronti, con quella buona volontà e quel completo disinteresse che da altri abbiamo reclamato, a dare tutta l'opera nostra.

La Stampa Sportiva.

## Le truppe italiane hanno varcato il Piave

L'annuncio della grande vittoria ci giunge al momento di andare in macchina. Riproduciamo il Comunicato Diaz del 28 ottobre.

«L'esercito, col valido concorso dei contingenti alleati, che, con nobile dimostrazione di solidarietà,

hanno voluto un posto d'onore sul nuovo fronte di battaglia, ha varcato a viva forza il Piave e rimesso il piede sul territorio invaso, impegnandovi in aspra battaglia l'avversario, che tenta, con accanimento disperato, di mantenerne il possesso.

«Tra le pendici delle alture di Valdobbiadene e la foce del torrente Soligo, truppe di fanteria e di assalto dell'VIII e XII Armata, passate arditamente nella notte, sotto violento fuoco nemico, sulla sinistra del fiume in piena, si slanciarono all'alba di ieri sulle prime linee avversarie e le conquistarono. Poscia, ammirevolmente sostenute dal tiro delle artiglierie postate sulla riva destra, guadagnarono terreno respingendo tutti i ritorni offensivi che preponderanti forze avversarie rinnovarono durante l'intera giornata.

«Più a sud, la X Armata, sfruttando i vantaggi conseguiti da truppe britanniche nei giorni precedenti alle Grave di Papadopoli, ha attaccato l'avversario obbligandolo a retrocedere e respingendo decisamente, dopo vivace lotta, due contrattacchi sferrati nel pomeriggio da numerose forze in direzione di Borgo Malanotte e di Roncadelle.

«I prigionieri della giornata, finora accertati, superano i novemila. Vennero catturati 51 cannoni. I mezzi aerei nazionali e alleati hanno arrecato alla battaglia, con estremo ardimento, il loro prezioso concorso. Efficacissime azioni di bombardamento con oltre diecimila chilogrammi di esplosivi vennero eseguite nelle retrovie nemiche e truppe avversarie furono battute da bassa quota con audaci mitragliamenti. Undici apparecchi nemici e tre palloni frenati vennero abbattuti in combattimenti aerei. Il tenente colonnello Piccio raggiunse la sua ventiquattresima vittoria.

«Nella regione del Grappa l'azione seguì con carattere di combattimento locale. Furono presi 150 prigionieri. Il nemico attaccò a fondo il monte Pertica, riuscendo, a costo di gravi sacrifici, a mettervi piede. Le nostre fanterie, dopo sei ore di lotta accanita, lo ricacciarono restando in possesso della contesa posizione.»

## UN GIORNALISTA.

Melville E. Stone — il giornalista americano tanto festeggiato a Roma — ha 70 anni e creò egli quell'*Associated Press* ch'è un'agenzia di notizie unica al mondo. Suo padre, predicatore metodista nelle praterie dell'Illinois, dovendo provvedere alla famiglia con sole 125 lire mensili, s'ingegnava a fare il fotografo per i suoi fedeli ed a vender loro una sua «pomata cinese» contro i dolori reumatici.

Stabilitosi nel 1860 a Chicago, il ragazzo poté percorrere gli studi e laurearsi, mentre a 16 anni debuttava come giornalista nella *Tribune*. Fece carriera e quattrini, prese moglie e creò una manifattura di metalli; ma il colossale incendio del 1871 che distrusse mezza Chicago, lo ridusse in miseria. Tuttavia fu sua prima cura organizzare soccorsi per le vittime. Passò quindi a Washington come corrispondente di giornali, fondò nel 1875 il primo foglio americano a cinque centesimi — il *Chicago Daily News* — e fu 18 anni dopo che, impossessatosi della *Western Associated Press*, la trasformò con immensa fortuna nell'attuale agenzia d'informazioni a base mutua cooperativa. L'*Associated Press* serve giornali americani, aventi una diffusione di sedici milioni di copie al giorno e un numero di lettori superiore alla metà dell'intera popolazione degli Stati Uniti, ossia tutti coloro che possono leggere.

Per questo servizio — a quanto narra il *Giornale d'Italia* — impiega 5000 persone, ha in affitto dalle diverse società telegrafiche 80.000 chilometri di fili telegrafici che — oltre le linee telefoniche — sono esercitati dagli impiegati dell'Agenzia; spende circa 50.000 lire al giorno e trasmette ai giornali situati in città ove le sue linee funzionano continuamente, la bellezza di 60.000 mila parole ogni ventiquattro ore, equivalenti a 40 colonne. Il bilancio annuo dell'Agenzia si aggirava prima della guerra sui 20 milioni di lire all'anno.

# Officine di Villar Perosa

## Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

# I GRANDI FATTORI DELLA VITTORIA AEREA

## dell'oggi e del domani.

La Società per l'incremento dell'Aviazione: **AEROPLANI GABARDINI**

Oggi l'aviazione ha avuto nell'immensa guerra il suo più colossale collaudo; la guerra pur fra tanto sangue, tanti dolori, tanti strazi avrà avuto però indiscutibile un merito, che le generazioni venturose potranno misurare in tutta la sua immensa utilità: quello di far superare in pochi mesi almeno un secolo di studi e di tentativi. Perché non sarebbe stato possibile che l'opera di pochi credenti avesse in breve potuto raccogliere tale fiducia, da richiedere sopportabile l'impiego per essa di miliardi, né si sarebbe avuto la forza di sopportare indifferentemente il sacrificio di migliaia di giovani vite. La guerra è venuta e ha trovato in Italia il terreno preparato, così l'aviazione italiana occupa giustamente oggi uno dei primi e più invidiabili posti.

Quando si vorrà — e si dovrà per gratitudine e per ricordare ai nostri nepoti il valore di questo scorcio di un secolo e principio di un altro — scrivere la storia di questo che è il vero grande risorgimento d'Italia, bisognerà che la penna dello storico non tralasci uno solo di questi nomi, ma che tutti li esalti per le opere compiute, e tra essi questi uomini che all'industrie parvero nuovi ed invece furono creatori geniali e tenacissimi organizzatori, sorretti da una grande fede e da entusiasmo. Nell'automobilismo, come nell'aviazione, l'Italia ebbe le sue migliori vittorie industriali, vittorie che fecero risuonare il nome suo in ogni parte del mondo. Non sarà solo la guerra, e la preparazione ad essa, che avrà data

all'Italia un'aviazione che risponde ormai a quanto di meglio si può richiedere; ma anche per le opere di pace, dalla scuola e dalle officine della Società per l'incremento dell'aviazione (Aeroplani Gabardini), che ha creata la scuola stessa, come dalle tante altre sparse per questa nostra terra di lavoratori, voleranno per il cielo nostro a miriadi le ali vittoriose e civilizzatrici, annunzianti ai popoli del mondo come il genio latino sappia sempre trionfare quando la volontà sia tenace.

Dalla scuola Gabardini, come per il passato, anche nel periodo di intensa preparazione di questa nostra gloriosa guerra, a schiere numerose sono uscite le nostre aquile che maestosamente hanno spaziato tra le insidie dell'azzurro nemico. Da questa scuola sono usciti *assi* valorosi, bombardieri provetti ed esploratori audaci che nei cimenti dell'aria hanno riportato vittorie e glorie in arduose e difficili azioni. E se le cifre esatte noi potessimo qui far note ai lettori, li meraviglieremmo, perché poco i profani ed i lontani conoscono di questo lavoro che si compie in Italia tanto nell'appareggiare macchine, e di quale alto valore, come nell'appareggiare uomini che con lo stesso valore completano la macchina, creando quell'insieme, quel tutto che ci porterà oggi alla vittoria bellica, come, domani, ci darà il meritato posto nell'aviazione civile, utilitaria, commerciale ed industriale, e che ancora dovrà imporcì all'ammirazione del mondo.



Achille Landini  
Vice-Direttore tecnico  
e Capo-pilota.



Avv. Edgardo Garelli  
Consigliere delegato della Società  
per l'incremento dell'aviazione.



Giuseppe Gabardini  
Direttore generale tecnico.



# LA VITA SPORTIVA ITALIANA

## La Corsa Ciclistica Milano-Modena.

1. Belloni Gaetano, di Pizzighettone, alle ore 17.9, che compie i 276 km. del percorso alla media di km. 26.505 (Bianchi-Pirelli).
2. Bordin Lauro, di Crespino, a 10 macchine (Bianchi-Pirelli).
3. Michiel Alexis, belga, alle ore 17.35 (Peugeot-Pirelli).
4. Torricelli Leopoldo, di Torino, alle ore 17.45.
5. Lucotti Luigi, di Torino, a ruota. 6. Ferrario Arturo, di Milano, a ruota. 7. Vay Angelo, di Milano, a ruota. 8. Bertarelli Camillo, di Milano, a ruota. 9. Canepari Clemente, di P. P. Morone, a 100 metri. Marchese alle ore 18.

fusi i diversi strati di caucciù nella formazione dei cerchioni e nella loro vulcanizzazione speciale, che è differente dai due noti metodi seguiti da tutte le fabbriche, e cioè quello chiamato « Double Wrapped Cure » e quello « Single Wrapped Cure ». Insomma per dare una prova assoluta della importanza delle gomme Goodrich basti pensare che

## Nel mondo industriale .

### La Goodrich Rubber Company.

Il problema della gomma è uno dei più importanti nei riguardi del dopo guerra. Del pneumatico, più ancora che del motore, sentiranno il bisogno tutti i servizi pubblici e privati a trazione automobile — per non parlare di tutti gli altri mille impieghi del pneumatico che oggi riesce di grande ausilio al successo dei servizi logistici degli eserciti.

La Goodrich Rubber Company, la più grande fabbrica di gomma degli Stati Uniti, che ha la sua sede ad Akron nello Stato di Ohio, ha posto la sua importante succursale d'Italia (Torino, corso Dante, 44) sotto la direzione di una delle più giovani e spiccate personalità dell'industria italiana, il signor Rodolfo Simonetta. Egli, che militò a lungo nella grande industria americana, è stato dalla Casa Goodrich prescelto nell'importante direzione e la scelta, ci permettiamo di affermare, non poteva essere migliore.

Il nostro lettore si darà ragione dell'importanza eccezionale che la Casa Goodrich ha oggi raggiunto sul mercato mondiale della gomma dalla lettura dei seguenti dati.

Fra le innumerevoli manifatture della Goodrich, quella per cui la grande Compagnia americana è riuscita a specializzarsi dei tipi sono:

**Galoche e scarpe**, con un metodo speciale che ha rivoluzionato i mercati per il quale ha acquistato il brevetto per tutto il mondo.

**Cinghie di gomma**, la cui fabbricazione è fatta per il trasporto e sostegno di carbon coke, sementi, vegetali, pietra, minerali, parti di automobili, assi, ecc. L'ascensore Belts per miniere sollevato esclusivamente da codeste cinghie Goodrich che hanno fatto sempre ottima prova per la loro particolare applicazione profondamente e praticamente studiata dai tecnici della Compagnia.

**Cerchioni per automobili**. Com'è noto l'inventore dei pneumatici per automobili fu Symington di Londra: quanto cammino si è fatto in più di un secolo!

In America il primo cerchione per ruote di automobili fu fatto proprio dalla Goodrich Company, la quale successivamente vi ha apportato tali e tanti perfezionamenti, che oggi la marca Goodrich è la più quotata e ricercata dagli utenti, come quella di peso minore e una maggiore elasticità, resistenza, durata, che dipende appunto dalla tecnica speciale con cui sono approntati e

madre dell'industria della gomma. i suoi trionfi progressi le vengono soprattutto dal costante spirito di osservazione e dal metodo di affari. Forse la miglior dimostrazione di questa superiorità è data dal fatto che la Goodrich contribuisce a un sesto di tutte le tasse della contea (Summit) ove sorgono le sue fabbriche e dove pur sono altre 31 fabbriche di gomma ed un gran numero di altre manifatture del genere. Un altro interessante dato è costituito dal fatto che di 150 mila abitanti della città di Akron, 20 mila sono impiegati nella Goodrich e, calcolando un minimo di 4 membri per ogni famiglia, il suo personale potrebbe formare una città di circa 80 mila abitanti. La pianta della grande Compagnia Goodrich è costituita da più di 59 fabbriche aggruppate strettamente: in una sola di esse si trovano ben 28 campi di football con altrettanti grandi saloni. Il circuito della intera fabbrica è di 3 miglia e 800 piedi e la superficie coperta è di 63 acri, compreso lo spazio ove la Compagnia ha riunito due dipartimenti completi di protezione in caso d'incendio in aggiunta a quelli della città di Akron, capaci di contenere 9000 galloni d'acqua al minuto, senza ricorrere all'aiuto municipale. Nella piccola città della Goodrich vi sono più di 22 mila lampade elettriche, 62 ascensori, e vari completi ospedali con camere di pronto soccorso.

La produzione della Goodrich è di non meno di 559 mila libbre di gomma composta ogni giorno, della manifattura di 60 miglia di fettuccia di gomma, 15 mila calze, 60 mila paia di soprattacchi, 15 mila paia di galoches e scarpe, 4 mila bottiglie da acqua, 18 mila bottiglie da batterie elettriche, 11 mila pallole da golf, molte centinaia di gomme piene, 7 mila bulbi, 20 mila cerchioni per automobili, non facendo menzione di 30 mila differenti articoli.

Tutto ciò dà un'idea della grandezza della fabbrica Goodrich, la quale è in continuo e costante aumento per la necessità impellente di far fronte alle richieste sempre più affollate dei suoi prodotti in tutte le parti del mondo.

## L'AMERICA.

Gli eserciti americani in Francia ricevono ora il pane da un enorme forno automatico, che produce 1.500.000 libbre (la libbra inglese è di 433 grammi) di pane al giorno. Questo grande impianto, completato verso la fine di luglio, è fatto tutto di acciaio corrugato e di cemento armato.

Eso comprende 56 forni, ognuno della capacità di 1000 pagnotte all'ora. La farina è trasportata e scaricata con un sistema di carrelli elettrici che la distribuiscono automaticamente nei magazzini. Tutta la panificazione avviene automaticamente per mezzo di una serie di macchine ingegnose, cosicché il pane non viene toccato fino a che giunge al soldato in sacchi di juta, ognuno del peso di 50 libbre.

Vi è uno speciale impianto negli Stati Uniti per la fabbrica di questi sacchi. Riempiti, essi vengono messi sui convogli ferroviari, così disposti, che 32 vagoni possono venir caricati contemporaneamente. E' ora in viaggio il macchinario per altri due grandi forni, che verranno eretti in Inghilterra e altri 3 forni di minore importanza ciascuno capace di produrre 80.000 libbre di pane al giorno, sono in porti di base.

Lo Stato di Indiana ha deciso di dare medaglie di guerra agli agricoltori che producono la maggior quantità di grano.



Bordin, 2° arrivato nella Corsa ciclistica Milano-Roma e nella Corsa Milano-Modena. (Fot. Morano-Pisculli - Roma).

i tre quinti del consumo americano dei cerchioni è fornito dalla Goodrich Company, la quale inoltre si è specializzata nella fabbricazione di palle da Tennis, impermeabili, bottiglie di gomma, calze, ecc.

La B. F. Goodrich Company, che ha la più grande fabbrica del mondo, fu fondata dal dottor Beniamino Franklin Goodrich, dal quale prese il nome nel 1870, da quando cominciò a diventare la più grande manifattura dell'America. Senza dubbio vi sono fabbriche più antiche, ma ognuna ha ristretto la propria attività nel tipo o genere, mentre la Goodrich ha generalizzato tutto, non escludendone alcuno.

La B. F. Goodrich Company è stata ed è la

## CACAO TALMONE

È un futuro vincitore di Gare perchè usa il Cacao Talmonè.



È un futuro vincitore di Gare perchè usa il Cacao Talmonè.

**IL LEONE SI RISVEGLIA E RUGGISCE**

Quando corre

**PEUGEOT**

VINCE

**Fabbrica Cicli PEUGEOT**

G. e C. Fratelli Picena di **CESARE PICENA** - Torino

Concessionario per Torino Sig. **EUGENIO PASCHETTA**, Via S. Teresa, Angolo Via Genova.

**GIACOMO MERCANDINO** - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

**Copertoni impermeabili d'ogni qualità**  
e per ogni uso.

**PADIGLIONI, HANGARS, ecc.**



*Vermouth - Vini Spumanti*  
*F. Cinzano & C.<sup>ia</sup> Torino*

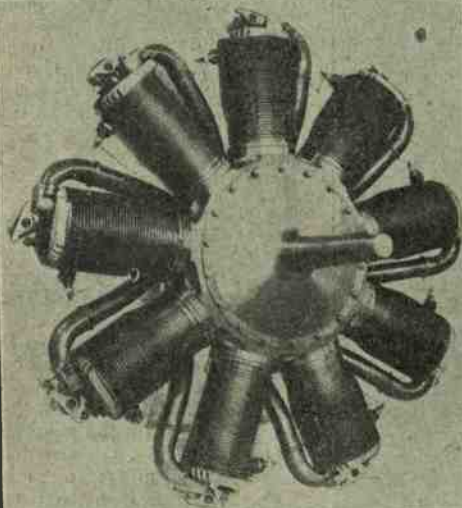
La DITTA .

**CHIRIBIRI & C.**  
**VELIVOLI-AUTOMOBILI**

ha impegnato la sua produzione nella costruzione di

**MOTORI PER AVIAZIONE**

farà conoscere quando potrà accettare nuove ordinazioni di **VETTURETTE**.



Motore LE RHONE, 120 HP.



SOCIETA' PER COSTRUZIONI MECCANICHE

**Giorgio Mangiapan e C.**

Società in Accomandita per Azioni - Capitale L. 1.500.000.

Via Schiaparelli, 8 - **Milano** - Telefono 60-372  
Via Copernico, 32 - Telefono 60-345

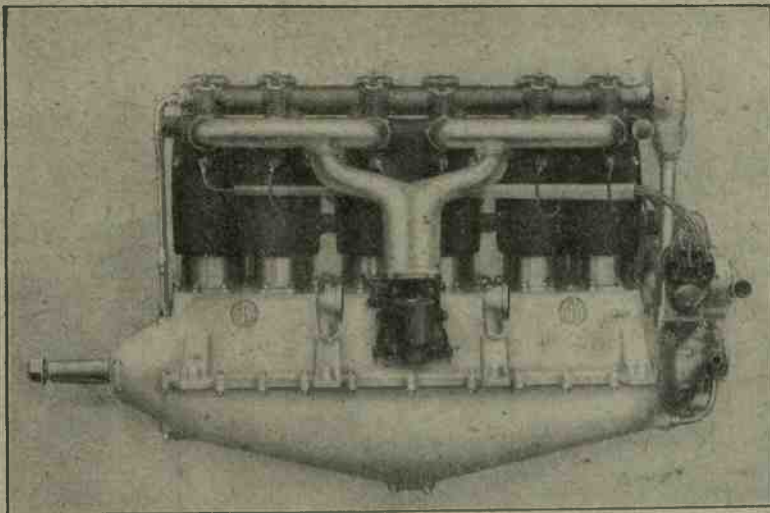
Autocarri SOLLER per portate utili da 50 a 150 quintali — Trattorie per traino utile fino a 300 quintali. — Carri da rimorchio a sterzo demoltiplicato per la volta obbligata, per portate da 35 a 120 quintali. — Apparecchi di lavaggio **ECONOME**. — Motofalciatrici. — Trattorie agricole del Tipo **RASURA-SOLLER**.

# TORINO SPA GENOVA

Capitale L. 10.000.000.

## Produzione di guerra

Camions militari.  
Affusti automobili.  
Autoambulanze.  
Autocarri speciali.  
Motori p. aeroplani.



## Produzione normale

Automobili da turismo.  
Camions industriali.  
Omnibus per servizi pubblici.  
Autocarri speciali.  
Motori per imbarcazioni.

Il Motore d'Aviazione " **SPA** „ ha al suo attivo, oltre ai massimi Records di velocità-distanza, i Raids di guerra: **Friedrichshafen, Innsbruck, Zagabria, Pola, Vienna, Franzensfeste.**

SOCIETÀ LIGURE-PIEMONTESE AUTOMOBILI.

**FABBRICA RADIATORI BREVETTATI**

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE  
TIPO DAIMLER-NICO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA  
RIPARAZIONI

**A. COTTINO & C.**

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO · TEL. 22-75 · TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA NEL 1898

## Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

# GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Succursali a: NODANE · PARIGI · BOULOGNE (sur Mer) · LUINO · GENOVA · MILANO · FIRENZE

*Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio*  
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.  
Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.



Cantieri Aeronautici " ANSALDO "

